

## Nr 17

*Utlåtande i anledning av motion om fordons förseende med anordning för belysning av mötande fordons vägbana.*

Tredje lagutskottet har behandlat en inom riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 674, av herr *Nordgren*.

Motionären understryker vikten av att snabba åtgärder vidtages för att minska antalet olyckor i samband med möte mellan bilar under mörker. I detta syfte föreslås i motionen att bilar bör förses med en mindre strålkastare, som riktas vinkelrätt ut från fordonets sida och belyser den mötandes del av vägbanan. Enligt motionen lär sådan belysning kunna monteras så att den automatiskt fungerar vid bländning. Kostnaderna för en dylik belysningsanordning torde icke vara alltför stora.

I motionen hemställs, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t måtte överväga föreskrifter om försök med fordons förseende med anordning för belysning av mötande fordons vägbana i mörker».

Över motionen har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver yttrande inhämtats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafiksäkerhetsråd. På begäran av utskottet har därjämte yttranden avgivits av Folkrorelsernas motorförbund (Fomo), Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD) och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF).

### Gällande bestämmelser m. m.

I *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* återfinnes i 3 § 1 mom. e) bestämmelser angående med vilken belysning bil framtill skall vara försedd. Enligt stadgandet skall bil ha minst två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, som kan visa gult eller vitt sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att bilen under mörker kan föras på be-

tryggande sätt. Lyktor med bländande sken skall snabbt kunna avbländas på tillfredsställande sätt. Enligt samma moment f) skall bil baktill vara utrustad med bl. a. skyttlykta, baklyktor och stopplykta. I vägtrafikförordningen 51 § 1 mom. föreskrives att på bil nämnda lyktor skall vara tända då fordonet föres på väg under mörker eller i tät dimma. På väg där tillfredsställande belysning är anordnad får parkeringslykta användas i stället för stadgad lykta för sken framåt. Vid möte med annat fordon får bländande belysning icke begagnas utan avbländning skall ske i god tid.

I framställning till Kungl. Maj:t i oktober 1961 föreslog enskild person att bilar obligatoriskt skulle utrustas med sådan i motionen angiven belysningsanordning. Över förslaget avgavs efter remiss yttrande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafiksäkerhetsråd. I beslut den 1 februari 1963 fann Kungl. Maj:t att framställningen icke borde föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

### Remissyttrandena

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Fomo och MSD intar en negativ ställning till motionens hemställan. NTF förordar däremot att förslaget prövas av vetenskaplig expertis. Trafiksäkerhetsrådet uppger att sådana försök skall äga rum.

Flera remissinstanser har påpekat att belysningsanordning av det slag motionären avser för omkring tio år sedan började saluföras i Sverige men att försäljningen efter några år nedlades.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uppgivit, att vid prov i början på 1950-talet, som följdes av tjänstemän från styrelsen, kunde konstateras att lyktans effekt var mycket ringa. Stundom kunde ej avgöras om strålkastare, som kunde tändas och släckas separat, var påkopplad vid möte. Sedan styrelsen påpekat att jämväl därefter förslag om lyktor av ifrågasvarande slag väckts, fortsätter styrelsen:

Styrelsen ställer sig givetvis positiv till varje åtgärd som kan öka trafiksäkerheten. Styrelsen anser emellertid icke anordning av ifrågasvarande slag öka trafiksäkerheten i sådan omfattning att utfärdande av bestämmelse, att alla fordon skall vara försedda med sådan lykta, kan anses motiverat med hänsyn till kostnaderna för lyktans inbyggnad på fordonet. Enligt styrelsens bedömning måste åtminstone på vissa bilar lyktan byggas in i fordonets karosserisida. Kostnaden för sådan inbyggnad torde bli relativt hög. Även om inbyggnaden på många bilar kan göras billigare torde dock totala kostnaden för sådan inbyggnad på samtliga bilar vara jämförbar med kostnaden för övergång till högertrafik.

Med hänsyn till vad ovan anförts anser styrelsen det icke vara påkallat att den i motionen föreslagna åtgärden genomföres.

*Fomo* understryker att den förordade belysningsanordningen har den nackdelen att förarna i samma ögonblick bilarna passerar varandra möts av ett kompakt mörker, som ur orienteringssynpunkt är synnerligen för-  
rädiskt. Detta kan neutraliseras om helljuset slås på samtidigt, men om ytterligare en bil nalkas kan helljuset icke användas. *Fomo* avstyrker i sitt yttrande bifall till motionen.

*MSD* åberopar som orsak till att försäljningen av sidostrålkastare upphörde bl. a. att anordningen ställde sig relativt dyrbar. I samband härmed framhåller *MSD* att en eventuell övergång till högertrafik skulle medföra vissa olägenheter om man nu mera allmänt försåge bilarna med en sådan extra belysningsanordning för vår nuvarande vänstertrafik.

Avslutningsvis anförde *MSD*:

Belysningsproblemen är föremål för ett omfattande forskningsarbete såväl i Sverige som utomlands, varför förbättringar efter hand är att förvänta. Att separat utreda frågan om fordons förseende med anordning för belysning av mötande fordons vägbanan synes därför knappast vara motiverat, varför *MSD* icke anser sig kunna förorda sådana försök. Däremot är det önskvärt att de olika frågorna som sammanhänger med mörkerkörning ägnas uppmärksamhet, förslagsvis genom Statens trafiksäkerhetsråd.

*Statens trafiksäkerhetsråd* nämner i sitt yttrande att på trafiksäkerhetsrådets uppdrag man vid psykologiska institutionen vid Uppsala universitet i en större undersökning rörande mörkertrafikens problem studerat siktsträckor vid denna trafik. Därvid har man funnit, att en bilförare, som vid möte i mörker har bilens strålkastare på halvljus, icke bör hålla högre hastighet än 25 kilometer i timmen, om han skall kunna stanna inom överskådlig del av vägbanan. Halvljuset är sålunda otillräckligt vid de hastigheter, som gängse tillämpas vid möte i mörker. Sedan trafiksäkerhetsrådet konstaterat att den i motionen angivna stödstrålkastaren diskuterats åtskilliga gånger men att den ej undergått någon reell bedömning, uttalar trafiksäkerhetsrådet:

Det förefaller som om ljuset från stödstrålkastaren skulle kunna öka sannolikheten för silhuettseende hos bilföraren, vilket seende i icke oväsentlig grad ökar möjligheterna — åtminstone för den erfarne och uppmärksamme — att upptäcka uppdykande hinder på vägbanan. Det är emellertid mindre troligt att en direkt belysning av ett hinder från denna strålkastare skulle vara avgörande för om hindret upptäckes eller ej.

Trafiksäkerhetsrådet kommer att i samband med mörkertrafikstudierna i Uppsala diskutera tekniska åtgärder i fråga om bilen för ökande av säkerheten vid mörkerkörning. Därvid ämnar rådet också närmare studera effekten av en hjälpstrålkastare sådan som den i motionen angivna.

Med åberopande av vad nu anförts anser trafiksäkerhetsrådet, att den väckta motionen icke bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

NTF uppger, att den ifrågasatta belysningsanordningen, som tidigare försålts i landet, enligt vittnesbörd var effektiv och underlättade för mötande bilar att i tid upptäcka hinder på vägbanan. Belysningen var emellertid relativt dyr. Enär den dessutom icke var till nytta för den egna bilen utan endast för mötande trafik, var den svårsåld. I sitt yttrande anknäper NTF så till den nyssnämnda undersökningen rörande mörkertrafiken:

Då fordonsbelysningens konstruktion och användning, vägbelysningen och trafikantens möjlighet att se och synas i mörkret för närvarande är föremål för vetenskapligt studium på skilda håll i landet finner NTF lämpligt, att frågan om fordons förseende med den av motionärerna föreslagna belysningsanordningen, som vinkelrätt ut från fordonets sida belyser den mötandes del av vägbanan, såsom utgörande endast en dellösning av mörkertrafikens belysningsproblem, överlämnas till Statens trafiksäkerhetsråd såsom centralorgan för trafiksäkerhetsforskning i landet för att genom rådets försorg tillställas vetenskaplig expertis för prövning och ställningstagande.

#### Utskottet

Enligt vägtrafikförordningen skall bil framtill vara försedd med minst två på samma höjd, en på vardera sidan av bilen, anbragta lyktor. Dessa skall kunna visa vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att bilen under mörker kan föras på betryggande sätt. Vid möte med fordon skall avbländning ske i god tid.

Motionären föreslår i avsikt att minska riskerna för olyckor vid möte mellan fordon i mörker, att Kungl. Maj:t måtte överväga föreskrifter om försök med att jämväl förse fordon med anordning för belysning av mötande fordons vägbanan. Den av motionären åsyftade anordningen skulle bestå av en mindre strålkastare riktad vinkelrätt ut från bilens sida.

Några remissinstanser har avstyrkt bifall till motionen med hänsyn till den föreslagna strålkastarens bristande effektivitet och de dryga kostnader, som skulle uppstå, därest bilar obligatoriskt utrustades med sådan belysningsanordning. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande har däremot förordat att förslaget prövas av vetenskaplig expertis. Enligt statens trafiksäkerhetsråd skall sådana prov utföras. Rådet har sålunda i sitt yttrande framhållit, att rådet — i samband med de mörkertrafikstudier som på rådets uppdrag pågår vid Uppsala universitet — kommer att närmare studera effekten av den i motionen avsedda hjälpstrålkastaren. Genom den undersökning som således skall företagas får motionärernas hemställan anses bli tillgodosedd. Med hänsyn härtill finner utskottet, som i detta sammanhang icke tager ställning till lämpligheten av den ifrågasatta belys-

ningsanordningen, att någon åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen ej är påkallad.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motion, II: 674, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 17 april 1963

På tredje lagutskottets vägnar:

**ERIK ALEXANDERSON**

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl, Göran Karlsson, Ebbe Ohlsson\*, Kristiansson, Knut Johansson, Georg Carlsson och Åkesson;

från a n d r a kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, Sundelin\*, Bengtson i Solna, Svanberg, Mattsson, Hammarberg och Tobé.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.